

Asia: VN/11908/2023

Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluelvoite)

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

Yhdymme SKAL (yleistä osioon) ja MaRa, lausuntoon:

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot
2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?
3. Mitä mieltä olette erityisesti ehdotetuista hyväksymiskriteereistä, niiden toimivuudesta, todentamisesta, valvonnasta ja hyväksymismenettelystä?
4. Mitä mieltä olette ehdotetusta RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusvelvoitteesta (ml. välituotevety) ja sille asetettavasta seuraamusmaksutasosta?
5. Mitä mieltä olette ehdotetusta mallista lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluelvoitetta?

Lausumme erityisesti yksityisautoilijan ja yksinrittäjien sekä pk-yritysten näkökulmasta

Jakeluelvoitetason hitaampaa nostoa vastustavien kommentteissa usein todetaan, että jakeluelvoitteen lasku aiempien vuosien nostotavoitteista lisää fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja siten liikenteen päästöjä. Näinhän se ei ole. Se ei lisää polttoaineiden fossiilisen osuutta, vaan vähentää sitä.

Jakeluelvoitteen nosto lisää polttoaineiden hintaa pumpulla, mutta ei vähennä polttoaineiden tarvetta eikä muuta vaativia olosuhteitamme. Täten kuluttajalla ei ole mahdollisuutta vaikuttaa ostamansa polttoaineen ympäristöystävällisyyteen. Tieliikenne on luonteeltaan välttämättömyyshyödyke, jonka hankintaan hinta ei havaittavasti vaikuta. Liikennepolttoaineiden kysyntä on varsin joustamatonta, joten on siksikin epätodennäköistä, että liikenteen päästöt vähenisivät. Suomen autokanta vanhenee jatkuvasti ja uusien autojen rekisteröinti on vähentynyt huomattavasti. Tällä hetkellä ostettujen autojen keskihinta on n. 5000€ luokkaa ja siinä hintaluokassa ei ole mahdollisuutta esim. sähköauton ostoon tai ylipäätään uuden auton ostoon.

Suomalaiset haluavat edelleen ostaa autoja, joita he pystyvät itse huoltamaan ja korjaamaan, tällaisia autoja ovat mm. dieselautot. Dieseliä käyttövoimanaan käyttävät autot ovat jo nyt tekniikaltaan sellaisia, että niissä voidaan käyttää vaikka 100% uusiutuvaa polttoainetta. Uusi auto tai ylipäätään auto on Suomessa iso investointi kotitalouksille ja yrityksille niinpä niiden kestävyys ja hinta ovat monille tärkeitä kriteereitä hankintaa tehdessä.

Siksi olisi tärkeää, että Suomi keskittyisi EU-tasolla polttomoottoriautojen myyntikiellon kumoamiseen. Uusien polttomoottoriautojen myyntikielto ei ole ympäristöteko. Suomen korkea autoilun verotus ei ole ympäristöteko. Autojen verotus jatkuu läpi autojen käyttöiän maassamme korkeana, mikä tekee jakeluelvoitemekanismista kuluttajien kannalta entistä kestävämmän. Kotitaloudet ja yritykset maksavat päästöistään moninkertaisesti verrattuna päästökauppasektorin yrityksiin. Tämä on kansantaloudellemme tuhoisaa. Olemme EU:n toiseksi korkeimmin autoverotettu maa mikä jättää negatiiviset jälkensä yhteiskuntaamme.

Jakeluelvoitteen päämääränä on pyrkiä eroon fossiilisista polttoainesta, mikä sinänsä pitkällä aikavälillä voi olla osittain kannatettavaa. Ongelmaksi muodostuu aikataulu, jolla siihen pyritään sekä se, että toimenpiteet joita tehdään tai aioitaan tehdä fossiilisista polttoaineista eroon pääsemiseksi. Ne voivat olla yhtä huonoja ympäristölle tai jopa huonompia kuin fossiilisen energian käyttö. Vaaditaan lisää tutkimusta ja harkintaa. Tähän tarvitaan aikaa ja resursseja, jotta ei tehdä vahinkoa taloudellisesti ja yhteiskunnallisesti sekä ympäristölle. On myös huomioitava, että biopolttoaineiden kapasiteetti ei kasva samassa suhteessa kysynnän kanssa, joten sen ennustetaan johtavan niukkuuteen vuotta 2030 lähestyessä. Koska biopolttoaineiden raaka-aineen määrä on ollut varsin rajallinen ja ylipäätään biopolttoaineiden tuotantokustannukset merkittävät niiden hinta on noussut mikä vaikuttaa kaikkiin muihinkin polttoainelaatuihin, koska sen kustannuksia jaetaan muille polttoainelaaduille. Jakeluelvoitetasojen nostossa kestävävyysajattelu joutuisi koetukselle.

Jakeluelvoitteen kasvu tietyiltä osin lisäisi investointihalukkuutta mm. synteettisten polttoaineiden valmistuksen kapasiteetin kasvuun, mutta kasvun olisi kuitenkin tärkeää tapahtua markkinoiden ehdoilla.

Hallitusohjelmassa oleva kirjaus jakeluelvoitteen maltillisemmasta nostosta on kannatettavaa. Mielestämme noston tulisi kuitenkin olla nyt ehdotettua maltillisempaakin ja itse asiassa nosto tulisi

jättää tekemättä ja jäädyttää. Näin siksi, että Suomi on ottanut ensimmäisenä maailmassa jakeluelvoitteen käyttöön ja tasomme on korkeampi kuin monien muiden valtioiden jo nyt. Joissakin EU-maissa ei ole vielääkään jakeluelvoitetta vaikka EU:ssa on ensin RED I ja sitten RED II -direktiivit olleet suosittamassa sellaisen käyttöönottoa. Se on käynyt maassamme jopa 19,5 prosentissa. Suomen tulisi edetä EU:n edellyttämän 29 prosentin uusiutuvan energian tavoitteen tai 14,5 päästöintensiteetin vähennyksen vuodelle 2030 mukaisesti. Suomella ei ole muuta tarvetta korottaa jakeluelvoitetta EU:n veloitteen yli kuin omat kunnianhimoiset ympäristötavoitteen, jotka voivat tässä asiassa aiheuttaa päinvastoin merkittävää rasisitusta ympäristöllemme ja kansantaloudellemme.

On hyvä, että hallitus estää polttoaineen hinnan nousua lieventämällä jakeluelvoitetta suhteessa tällä hetkellä voimassa olevaan lainsäädäntöön. On tärkeää, että päästövähennyskeinojen osalta tarkastellaan aina myös niiden vaikutuksia energian ja liikumisen hintaan sekä laajemminkin kansalaisten kantokykyyn.

Hallitusohjelman kirjaus jakeluelvoitteen polttoaineen pumppuhintaa nostavan vaikutuksen kompensoinnista on tarpeen ottaa huomioon päästövähennystavoitteiden kiristyessä.

Kotimaisen biokaasun osuus lisäveloitteen täyttymisessä kannattaa maksimoida.

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

Mitä mieltä olette erityisesti ehdotetuista hyväksymiskriteereistä, niiden toimivuudesta, todentamisesta, valvonnasta ja hyväksymismenettelystä?

-

3. Mitä mieltä olette ehdotetusta RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusveloitteesta (ml. välituotevety) ja sille asetettavasta seuraamusmaksutasosta?

-

4. Mitä mieltä olette ehdotetusta mallista lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluelvoitetta?

Uusiutuvan liikennesähkön lisääminen osaksi jakeluelvoitetta on hyvä asia, mutta se onko julkisten latausasemien sähkö aina uusiutuvista lähteistä, on vaikeasti seurattavissa.

Ruotsalainen Leevi
Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike

